ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr**

Nr. 15. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 23 kwietnia 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 211

Aktualność spraw administracji portowej.

Powszechnie jest znane jak port polski Gdynia w szybkim czasie zdołał przyciągnąć do siebie znaczny ruch okrętowy.

Zapewniony zawsze ładunek eksportowy dla statków, oraz znakomite położenie przy głębokiej wodzie i niezamarzającej zatoce, jak również możność skorzystania z niewykończonych co prawda jeszcze, lecz nowoczesnych przystani, przy których największe statki mogą przybijać wprost do linji nabrzeża, oto główne czynniki dotychczasowego powodzenia Gdyni.

Pierwotny plan Gdyni przewidywał wykończenie portu w roku 1930-ym; następnie, wobec trudności uzyskania kredytu na dogodnych warunkach, termin wykończenia został przesunięty na rok 1933, a nawet dalej.

Obecnie samo życie pozwoliło powrócić do pierwotnej koncepcji jaknajszybszego wykonania portu. Sprawozdanie Komisji Ekspertów Ligi Narodów (patrz „Żeglarz Polski" numery 29—35) mówi to samo, usprawiedliwiając poniekąd wobec kapitału zagranicznego pośpiech robót nawet ponad faktyczną potrzebę.

Skoro wypada korzystać przy budowie portu z kredytów w okresie nadzwyczajnej drożyzny kredytu, to należy przynajmniej przyśpieszyć inwestowanie kapitału w nierozerwalnym jako całość, a zbyt rozciągniętym programie robót.

Istotnie, opłacanie kredytu podczas długiego okresu budowy jest dla Państwa szczególnie uciążliwe, jeśli niema możności ciągnięcia korzyści pośrednich lub bezpośrednich z portu przez przemysł i handel i żeglugę krajową, nie mówiąc o dochodach z eksploatacji portu, która nie powinna przynosić znacznych dochodów, w każdym razie takich, któreby pokryć mogły również koszta budowy portu. Dodając do tego co mówili eksperci Ligi Narodów szczegół przez nich nie podniesiony, a dla nas niezmiernie ważny, wymienimy konieczność uruchomienia Gdyni jako wylotu portowego, równoległego do Gdańska i administrowanego we własnym zakresie w **jaknajbliższym czasie.**

Chodziło i chodzi o jaknajszybsze wytworzenie sytuacji przy której Polska miałaby własny węzeł kolejowo-morski nie tylko uzupełniający wylot gdański, lecz również specjalizujący się w pewnych kierunkach, a w razie potrzeby zastępujący port gdański w najrozmaitszych kierunkach.

Dzięki znanym warunkom, nie odmiennym w Gdyni od reszty kraju, czego nie można powiedzieć o Gdańsku, robocizna i koszta portowe w Gdyni wypadają znacznie taniej aniżeli w Gdańsku.

Z tych to względów, wykorzystując w całej pełni port gdański, jak to ma miejsce dziś i jak będzie wciąż nadal, Polska jest pod każdym względem zainteresowana, ażeby Gdynia została uruchomiona jaknajprędzej. Przyśpieszenie momentu, od którego będą mogły swobodnie i jaknajtaniej być eksportowane i importowane poszczególne kategorje towarów, co wymaga specjalnych urządzeń i odpowiedniego administrowania niemi, podnosi ogólną sytuację przemysłowo-handlową Polski, która w stanie jest wcześniej wywołać potanienie surowców importowych na rynku krajowym, ułatwić swój eksport i obniżyć koszta produkcji krajowej.

Zrozumiałe więc jest, że Rząd poszedł jeszcze dalej aniżeli sięgały rady Komisji Ekspertów Ligi Narodów i rozlicza się częściowo od jesieni 1926 roku odrazu gotówką za wykonywane roboty, mając w ten sposób poważny atut w ręku ku przyśpieszeniu robót.

Ten gotówkowy języczek u wagi okazał się nadzwyczaj skutecznym, pozwalając przyspieszyć roboty więcej jeszcze aniżeli było w pierwotnym planie. Główny plan budowy awanportu z jednym dużym basenem wewnętrznym zostanie wykończony już jesienią 1929 roku, czyli **o kilka lat wcześniej** aniżeli przewidywano w planie rozciągniętym, oraz o przeszło rok wcześniej aniżeli w planie pierwotnym.

Konsekwencje w kierunku administracji. Takie tempo amerykańskie robót wywołuje jednak pewne poważne i **pozornie** przedwczesne obowiązki pod względem administracji portowej.

Zarządzanie portem, z wyborem określonego systemu administracji, uzależnionej od tego oczywiście, czy port będzie miał strefę wolną, czy będzie traktowany jako porto-franco, czy port będzie autonomiczny, czy też wyłącznie pod zarządem centralnym, zgóry winno być nie tylko obmyślane, lecz i ustanowione i zawczasu wprowadzone w życie.

Korzystanie z portu jeszcze w okresie jego budowy stwarza nieraz warunki prawne nadzwyczaj nieokreślone, które mogą z jednej strony hamować rozwój prywatnej inicjatywy w budownictwie składów i urządzeń przeładunkowych, z drugiej umniejszyć nadzwyczajnie przyszłe wpływy portowe i stworzyć niepożądane tradycje pod tym względem.

Troska zawczasu ujawniona ku stworzeniu normalnej, odpowiadającej potrzebom portu i całego kraju administracji portowej w Gdyni napewno przyniesie jaknajlepsze wyniki pod względem gospodarczym. Spóźnienie się ze stroną administracyjną, obejmującą swemi gałęziami budujący się port już po ułożeniu się stosunków w sposób naturalny, czyli przeważnie nieokreślony i przypadkowy, stworzy niejeden niepożądany fakt dokonany a, co gorsza, utrudni dokonanie zagospodarowania portu z udziałem kapitału prywatnego i opóźni zainstalowanie się w porcie firm i przedsiębiorstw krajowych, oraz odwlecze powstanie specjalnych firm portowych jak np. przedsiębiorstw składowania i warrantowania, przeróbek i ekspedycji towarów, przedsiębiorstw układania i zaopatrywania, holowania i ratownictwa.

Że czynniki rządowe są zainteresowane powyższą sprawą zaprowadzenia zawczasu właściwie skonstruowanej administracji portowej w Gdyni, świadczy najlepiej wydanie w tych dniach w języku polskim znakomitej książki Bryssona Cunninghama p. t. „Administracja portu".

Książka jest wydana za inicjatywą Ministerstwa Przemysłu i Handlu nakładem tygodnika „Przemysł i Handel" i omawia szeroko poszczególne systemy zarządu portowego, stosowanego w Anglji i w innych krajach.

Sam autor skłania się najwięcej ku systemowi rządzenia portem przez odpowiedzialnego dyrektora, zależnego od nie mającego bezpośredniego wpływu zarządu centralnego, jak to ma miejsce w portach należących do poszczególnych angielskich towarzystw kolejowych, np. w Southamptonie.

Autor jest jednocześnie zdecydowanym przeciwnikiem municypalnej i autonomicznej formy administrowania portem. Ma ona otwierać drogę niepożądanym wpływom.

Bądź co bądź nasze warunki są bardzo odmienne od wszystkich innych. Obok mamy zarząd typu autonomicznego — w gdańskiej Radzie Portu, co jak widzimy ma dobre i złe strony.

Nasz wypadek — Gdyni, musimy jaknajdalej zindywidualizować i zastosować w przyszłym zarządzie takie właściwości, które specjalnie dla Gdyni byłyby najodpowiedniejszemi, chociaż np. w sąsiednim Gdańsku, a nawet w administrowanym centralnie (i nie zawsze pomyślnie, jak stwierdza prasa niemiecka) Szczecinie nie byłyby do pomyślenia.

Omówieniu książki Bryssona Cunninghama poświęcamy w następnym numerze szczegółowy artykuł.

Nowiny żeglarskie.

Postępy w zastosowaniu ultradźwięków. Zastosowanie sondy echowej dla ultradźwięków, czyli drgań o bardzo wysokiej częstotliwości, lepiej nadających się dla celów sondowania, aniżeli zwykłe echo dźwiękowe, poczyniły duże postępy. Revue Maritime przynosi szczegóły zastosowania ultradźwiękowych sond na statkach francuskich. Na parowcu transatlantyckim France ustawiono aparat naprzeciwko mostku kapitańskiego w miejscu, gdzie dno okrętu nie było płaskie, lecz miało znacznie zaoblenie, na skutek czego rejestratory automatyczne sondowań ciągłych systemu Marti wskazywały poważne luki na wstędze rejestrującej, jakgdyby sondowań wcale nie było, (echo od dna nie odpowiadało). Uwzględniając te wady pierwszego doświadczenia Towarzystwo Instalacyj Mechanicznych, eksploatujące aparat współdziałając z Towarzystwem Transatlantyckiem ustawiło projektory ultradźwiękowe w środkowej części dna okrętu.

Nowa serja doświadczeń przeprowadzona na morzu Śródziemnem dała wyniki znakomite.

Jak widać ze zdjęcia wstęgi rejestrującej, pomiar przeprowadzony podczas jazdy z szybkością 22 węzłów w pobliżu Cap Spartivento przy południowym brzegu Sardynji, wykazuje bezwzględną ciągłość odgłosów.

Pismo podaje również mapę z określoną drogą okrętu i zaznaczeniem na niej miejsc z głębokościami podanemi przez sondę ultra-dźwiękową.

Mapa ma również liczby głębokości pomierzonych zwykłym sposobem i droga okrętu z pomierzonemi na niej głębokościami nadzwyczaj się zgadza z kolejnemi głębokościami, podanemi na mapie.

Rzecz bardzo znamienna, że tam, gdzie rozpoczyna się półka przylądowa i głębokości szybko się zmniejszają (względnie zwiększają) w pasie od 60—200 mtr., siła i dokładność odgłosu nadzwyczaj maleje.

Jako za jedyną przyczynę tego uważane być może bardzo silne pochylenie w tem miejscu dna morskiego, uniemożliwiające powstanie zjawiska echa od dna.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 27 marca do 13 kwietnia weszło do portu Lipawy 37 statków o łącznej ładowności 18.213 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 2.549 ton ładunku mieszanego, 1.133 standartów i 29 sążni drzewa. 1 015 beli drzewa korkowego, 18 std. dyli, 2.796 ton żelaza, 225 ton cementu, 12 sztuk cegły. 6 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 41 statków o łącznej ładowności 21.101 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 2.964 ton ładunku mieszanego, 2.582 std. i 640 sążni drzewa, 580 sążni papierówki, 70 std. dyli, 670 t. żelaza, 11.864 sztuk kopalniaków.

12 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Wzrost floty handlowej w roku 1927. W ostatnim czasie flota handlowa Łotwy szybko się rozwija. Nabyto w roku 1927 14 parowców i 2 motorowce o łącznej ładowności 15 661 t. r. n. Natomiast sprzedana w roku 1927 3 parowce i 2 żaglowce. Jeden mniejszy parowiec i 5 żaglowce zginęły w roku 1927. Po odliczeniu tych statków wzrost łotewskiej floty w roku 1927 wyraża się liczbą 6-iu parowców z 12 000 t. r. n. ładowności. Jak widać z powyższego, niezmiernie duży średni tonaż nabytych parowców — przeszło 2 000 t. r. n., tłumaczy się skreśleniem statków sprzedanych lub zaginionych. Faktycznie, jak wskazuje liczba nabycia, średni tonaż nowego statku wynosi około 1 000 t. r. n., co dla Bałtyku jest również liczba poważną i dowodzi, że łotewscy armatorzy zaopatrują się prawie wyłącznie w statki uprawiające żeglugę nie ograniczającą się Bałtykiem (przewóz drzewa do Anglji, lnu i drzewa do Gandawy jak również przewóz węgla angielskiego i polskiego).

Ryga zimowym portem Rosji. Zaprowadzenie silnego łamacza lodu „Waldemars Kriszjans" dla portu Rygi, oraz łagodne zimy dwu ostatnich lat pozwoliły portowi ryskiemu utrzymać charakter zimowego portu dla Związku Sowieckiego. Ożywienie obecnie panujące w Rydze w dużej mierze tłumaczy się nie tylko eksportem drzewa miejscowego, lecz również rosyjskiego, i wogóle pośrednictwem w handlu zimowym rosyjskim. Z dniem 15-go maja, lub nieco później ruch się przeniesie do Leningradu, a w pierwszym rzędzie statki Sowtorgfłota, które uprawiały w zimie żeglugę z portu ryskiego.

Port Tallinnu i Baltiski, które jak wiadomo są łatwe dostępne w zimie, nie korzystały w tym roku z dużej frekwencji statków, jak dla tego, że Estonja nie ma obecnie silnego łamacza lodu, tak też dla przyczyn natury politycznej, dzięki którym stosunki handlowe pomiędzy Estonja a Sowietami nie są ożywione.

Z. S. S. R.

Nowe linje sowieckie z Leningradu. Kantor bałtycko-rosyjskiej floty „Sowtorgfłot“ Tow. Akc. (przedsiębiorstwo państwowe) otwiera nowe linje okrętowe pomiędzy Leningradem oraz szweckiemi i francuskiemi portami, a prócz tego zaprowadza się nieco później linja Leningrad-Hull. Tymczasem będą kursować: pomiędzy Leningradem a Sztokholmem parowiec „Komsomoł“, oraz między Leningradem a Havrem parowiec „Lejtenant Szmidt“.

Otwarcie Leningradu. 15-go maja port leningradzki prawdopodobnie zostanie faktycznie uruchomiony. Oficjalne otwarcie nawigacji zostało ogłoszone 15-go kwietnia, znaczy to jednak tyle, że pierwsze łamacze lodu mogły przebyć, po przerwie trzechmiesięcznej, przestrzeń Hogland-Leningrad.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w marcu. W marcu 1928 roku zawinęły do portu Antwerpji 1 024 statki morskie o łącznym tonażu 2 088 093 trn, w tem 3 żaglowce o łącznej ładowności 2 598 trn.

W tymże miesiącu roku 1927-go cyfry te przedstawiały się następująco: 1 000 statków o ł. ład. 1 912 227 trn. i 14 żaglowców o ł. ład. 2 662 trn.

Średni tonaż statków w marcu b. r. na wejściu wynosił 2 040 trn.

W trzech pierwszych miesiącach 1928 roku weszło do portu 2 859 statków o ł. ład. 5 964 613 trn., podczas gdy w pierwszym kwartale 1927 r. weszło 2 867 statków o ł. ład. 5 709 526 trn. Tonaż na wejściu zwiększył się więc tylko o 225 087 trn.

Wśród statków na wejściu było 406 angielskich, 189 niemieckich, 83 holenderskie, 81 belgijskich, 68 norweskich, 50 francuskich, 45 duńskich, 30 szwedzkich, 12 amerykańskich, po 9 fińskich i włoskich, 8 japońskich, 7 łotewskich, po 6 brazylijskich i greckich itd. Jeden polski (Tczew).

SPORT YACHTOWY.

Junak rozpoczyna nawigację. Yacht Junak, były żaglowiec pilotowy portu Havre (nazywał się Jean Madeleine) stoi obecnie w porcie gdańskim przy prawym brzegu w Wisłoujściu. Statek otrzymać ma motor pomocniczy i szykuje się do żeglugi tegorocznej.

Korzystna umowa między Łotwą a Szwecją. Między Łotwą a Szwecją zawarta została umowa dot. morskiego sportu yachtowego. Oba państwa przyznają sobie wzajemnie całkowite zwolnienie yachtów od formalności i opłat portowych i okrętowych. Pozostają jedynie ważnemi wobec yachtów i ich załóg formalności celne.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

2 kwietnia: szw. par. **Ellen** 948 t. z Trelleborga próżny (Pol. Ag. Morska).

4 kwietnia: szw. par. **Sten Sture** 524 t. z Gdańska próżny (Speed), norw. par. **Hessa** 1317 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Majfrid** 525 t. z Helsingborga próżny (Reinhold).

5 kwietnia: niem. par. **Phila** 727 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Annie** 698 t. z Ahus próżny (Pol. Ag. Morska).

6 kwietnia: szw. par. **Inga** 715 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.), franc. par. **Virginie** 3463 t. z Havru z 20 pasaż. i 5 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.), niem. par. **Selma** 818 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.).

7 kwietnia: niem. par. **Fricka** 5184 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Cecil** 776 t. z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand.), est. par. **Kalev** 1104 t. z Lipawy próżny (Reinhold), pol. par. **Katowice** 1108 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska).

8 kwietnia: ang. par. **Keats** 2722 t. z Rangoonu z 6200 t. ryżu (Pol. Ag. Morska).

9 kwietnia: szw. par. **Wilhelmina** 698 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. **Regulus** 492 t. z. Landskrony próżny (Polsko-Skand.).

10 kwietnia: ang. par. **Akenside** 1139 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Vera** 721 t. z Drammen próżny (Polsko-Skand.).

14 kwietnia: duń. par. **Paris** 900 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska), łot. par. **Kalpaks** 1183 t. z Hull próżny (Hartwig), franc. par. **Pologne** 1841 t. z Havru z 1 pasażerem i 8 t. wina (Cie Gen. Trans.), szw. par. **Hera** 820 t. z Nynashamnu próżny (Speed), duń. par. **Bretland** 1235 t. z Kopenhagi próżny (Speed), niem. par. **Algeba** 1267 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand.).

15 kwietnia: norw. par. **Solaas** 786 t. z Hamburga próżny (Polsko-Skand.).

16 kwietnia: norw. par. **Bomma** 462 t. z Skien z 676 t. saletry (Polski Lloyd), niem. par. **Continental** 305 t. z Kilonji z 61 t. szyn żelaznych (Reinhold), duń. par. **Wm. Th. Malling** 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), łot. par. **Krivs** 823 t. z Szczecina próżny (Hartwig), szw. par. **Sten Sture** 524 t. z Mariageru próżny (Pol. Ag. Morska).

18 kwietnia: łot. par. **Abava** 874 t. z Aarhus próżny (Pol. Lloyd), szw. par. **Otis** 760 t. z Göteborga próżny (Hartwig), niem. par. **Elektra** 797 t. z Flensburga próżny (Hartwig), niem. par. **Lothar** 253 t. z Hamburga z 202 t. ryżu (Hartwig).

19 kwietnia: łot. par. **Kaupo** 1458 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Franz Rudolf** 845 t. z Assensu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Taigeta** 803 t. z Flensburga próżny (Hartwig), niem. par. **Bonus** 519 t. z Hamburga z ryżem (Hartwig), pol. par. **Kraków** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

20 kwietnia: franc. par. **Virginie** 3463 t. z Havru z 13 pasaż. i 21 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.) ang. par. **Akenside** 1135 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.).

21 kwietnia: szw. par. **Robur** 578 t. z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Nornan** 353 t. z Kopenhagi próżny (Speed).

22 kwietnia: niem. par. **Selma** 818 t. z Odense próżny (Polsko-Skand.), est. par. **Kalev** 1104 t. z Drammen próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Bretland** 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), pol. par. **Katowice** 1108 t. z Göteborga próżny (Żegl. Polska), szw. par. **Inga** 731 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

4 kwietnia: niem. par. **Ernst Hugo Stinnes XI** 1715 t. do Rördalu z węglem (Reinhold), szw. par. **Allan** 542 t. do Karlskrony z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Borghild** 538 t. do Gdańska próżny (Hartwig).

5 kwietnia: szw. par. **Ellen** 948 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

6 kwietnia: szw. par. **Elsie** 827 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Kraków** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Sten Sture** 524 t. do Mariageru z węglem (Speed), szw. par. **Majfrid** 525 t. do Saxköpingu z węglem (Reinhold), franc. par. **Virginie** 3463 t. do Havru z 60 pasażerami (Cie Gen. Transatl.).

7 kwietnia: łot. par. **Kaupo** 1458 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Phila** 727 t. do Slemmestadu z węglem (Polsko-Skand.), szw.

par. **Annie** 698 t. do Malmö z węglem (Pol. Ag. Morska).

8 kwietnia: norw. par. Hessa 1317 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

10 kwietnia: szw. par. **Inga** 715 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Selma** 818 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.).

11 kwietnia: szw. par. **Wilhelmine** 698 t. do Aarhus z węglem (Reinhold).

12 kwietnia: szw. par. **Regulus** 492 t. do Otterbäcken z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Akenside** 1139 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Vera** 721 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

13 kwietnia: niem. par. **Fricka** 1584 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), est. par. **Kalev** 1104 t. do Drammen z węglem (Reinhold).

14 kwietnia: szw. par. **Cecil** 776 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Göteborga z węglem (Żegl. Polska), franc. par. **Pologne** 1841 t. do Havru z 190 pasażerami (Cie Gen. Transatl.).

16 kwietnia: duń. par. **Paris** 900 t. do Rygi z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Hera** 820 t. do Helsingforsu z węglem (Speed), duń. par. **Bretland** 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Speed), norw. par. **Bomma** 462 t. do Gdańska z reszta ładunku (Pol. Lloyd), niem. par. **Continental** 305 t. do Gdańska z reszta ładunku (Reinhold).

14 kwietnia: łot. par. **Kalpaks** 1183 t. do Rygi z węglem (Hartwig), duń. par. **Wm. Th. Malling** 1125 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), norw. par. **Solaas** 786 t. do Arendalu z węglem (Polsko-Skand.).

19 kwietnia: szw. par. **Sten Sture** 524 t. do Falkenbergu z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Algeba** 1267 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. **Krivs** 823 t. do Ekenäs z węglem (Harwig), niem. par. **Lothar** 253 t. do Lipawy z resztą ładunku (Hartwig).

20 kwietnia: szw. par. **Otis** 760 t. do Trelleborga z węglem (Hartwig), niem. par. **Bonus** 519 t. do Gdańska z resztą ładunku (Hartwig), niem. par. **Elektra** 797 t. do Ekenäs z węglem (Hartwig), pol. draga **„Nowa Draga“** do Jastarni, franc. par. **Virginie** 3463 t. do Havru z 288 pasażerami (Cie Gen. Transatl.).

21 kwietnia: niem. par. **Franz Rudolf** 845 t. do Bantholmu z węglem (Polsko-Skand.).

22 kwietnia: łot. par. **Abava** 874 t. do Lipawy z węglem (Pol. Lloyd), niem. par. **Taigeta** 803 t. do Ekenäs z węglem (Hartwig, łot. par. **Kaupo** 1458 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Nornan** 353 t. do Grenaa z węglem (Speed).

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000	ton	Gdańsk/Gdynia -	Malmö	4/7	za tonę
3 000	„	„ „	Limhamn	4/9	„ „
3 000	„	„ „	Göteborg	4/9	„ „
4 500	„	„ „	Sztokholm	4/6	„ „
3 000	„	„ „	Norrköping	4/9	„ „
2 500	„	„ „	Oernsköldsvik	5/6	„ „
1 300	„	„ „	Mo	6/-	„ „
3 000	„	„ „	Stugsund	5/6	„ „
3 600	„	„ „	Gefle	4/9	„ „
3 000	„	„ „	Sundsvall	5/-	„ „
2 500	„	„ „	Drammen	5/6	„ „
2 000	„	„ „	Hudiksvall	5/4½	„ „
2 000	„	„ „	Karskär	5/6	„ „
2 000	„	„ „	Skutskär	5/-	„ „
2 500	„	„ „	Kallerö	5/6	„ „
4 000	„	„ „	Halmstad	4/8	„ „
2 000	„	„ „	Falkenberg	4/9	„ „
1 600	„	„ „	Yxpila	6/-	„ „
1 600	„	„ „	Wasklot	6/-	„ „
2 600	„	„ „	Helsingfors	5/1½	„ „
3 000	„	„ „	Wasa	5/2	„ „
4 000	„	„ „	Abo	5/-	„ „
6 000	„	„ „	Helsingfors	4/7½	„ „
3 000	„	„ „	Ryga	4/8½	„ „
3 000	„	„ „	Kłajpeda	5/-	„ „
3 000	„	„ „	Kopenhaga	4/9	„ „
3 300	„	„ „	Sonderborg	4/7½	„ „
1 800	„	„ „	Randers	5/3	„ „
1 700	„	„ „	Vejle	5/3	„ „
1 200	„	„ „	Saxköbing	6/3	„ „
600	„	„ „	Karrebäksminde	7/6	„ „
900	„	„ „	Stege	6/3	„ „
1 200	„	„ „	Nyköbing/Falst.	5/6	„ „
1 000	„	„ „	Kolding	6/-	„ „
3 500	„	„ „	Aalborg	4/9	„ „
2 000	„	„ „	Kristiansand	6/6	„ „
1 500	„	„ „	Dyrafjord	14/-	„ „
3 000	„	„ „	Rouen	5/6	„ „
3 000	„	„ „	Dieppe	5/5	„ „
1 800	„	„ „	Treport	6/-	„ „
5 000	„	„ „	Genua	9/3	„ „
4 500	„	„ „	Livorno	9/3	„ „
3 000	„	„ „	Neapol	9/4	„ „
5 000	„	„ „	Tryjest	10/3	„ „
4 800	„	„ „	Wenecja	10/3	„ „

Na przewóz drzewa:

1 000	stds. D. B. B.	Gdańsk -	Londyn	33/-	za std.
800	„ „	„	Antwerpja	27,-	„ „
700	„ „	„	Manchester	41,-	„ „
350	„ „	„	Grimsby	32/-	„ „
600	„ „	„	West Hartlepool	32/-	„ „
175	„ „	„	Southampton	42/-	„ „
150	„ „	„	Odense	26/-	„ „
170	„ „	„	Dover	33/-	„ „
200	„ „	„	Newhaven	47/-	„ „
150	„ „	„	Aberdeen	34/-	„ „
2 000	load sleeper	„	Birkenhead	12/-	„ load
1 200	„ „	„	Garston	11/6	„ load

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

Stan liczebny polskiej floty handlowej
z końcem kwietnia 1928 r.

Statek		Tonaż netto	Tonaż brutto	nośność D.W.
ż/m	Lwów	960	1293	1600
par.	Niemen	—	—	5020
	Wilno	1129	2018	2850
	Kraków	1122	2018	2850
	Poznań	1129	2017	2850
	Toruń	1122	2017	2850
	Katowice	1107	1995	2830
	Warta	1169	2100	3900
	Tczew	344	762	1000
	Gdynia	233	538	—
	Gdańsk	234	538	—
	Robur II.	798	1390	2200
	Robur	578	—	1500
licht.	Janek	633	740	1200
	Jurek	634	740	1200
	Antek	370	396	650
	Felek	382	399	650
	Edek	352	398	650
	Stefek	392	412	650
	Bolek	369	391	650
	Bartek	373	391	650
	Bronek	373	391	650
	Benek	368	391	650
	Wacek	382	404	660
	Wojtek	377	399	650
	Franek	382	400	650
	Olek	361	394	650
	Ira	152	164	—
hol.	Tyran	—	139	—
	Orkan	—	141	—
	Krakus	—	149	—
	Sambor	—	215	—
	Rybak	—	215	—
	Ursus	—	167	—
	razem	18.100 t. r. netto	28.100 t. r. br.	40.000 t. DW.

UWAGA: W powyższym spisie uwzględnione są również statki, które przybędą w tych dniach pod polską banderą do Gdyni:

par. Żeglugi Polskiej „Niemen" i par. Polsko - Skandynawskiego T-wa Transp. „Robur".

Żaglowiec z motorami pomocniczemi Lwów jest rządowym statkiem szkolnym. Parowce: Niemen, Wilno, Poznań, Kraków, Katowice, Toruń, Warta, Tczew, Gdynia i Gdańsk należą do P. P. „Żegluga Polska".

Parowce Robur II i Robur, oraz lichtuga Ira należą do Polsko Skandynawskiego Tow. Transportowego, pozostałe statki do Żeglugi Wisła-Bałtyk z wyjątkiem holownika Ursus, który jest holownikiem portu gdyńskiego.

Lód powoli ustępuje na Bałtyku.

Według ostatnich wiadomości iskrowych zlodzenie Bałtyku w jego częściach północnych i wschodnich znacznie się zmniejszyło.

Przy brzegach Łotwy lód trzyma się tylko w zatoce Ryskiej. Ku NE od Domesnes kra, żegluga tylko dla statków z mocnemi maszynami. W Rydze przeszkód niema. Ainaszi pozostaje zamknięty.

Na wodach Estonji jeszcze są poważne przeszkody dla nawigacji. Przy przylądku Zerel (Ozylja) zbita, mocna kra, pracuje łamacz lodu. Dalej aż do Pakerortu przeszkód niema. Koło Pakerortu kra i otwarte wody wzdłuż wybrzeża, żegluga możliwa tylko dla statków wzmocnionych. Do Tallinu doprowadzenie statków odbywa się z trudnością. Dalej ku wschodowi i w Moonsundzie żegluga jeszcze zamknięta.

W Finlandji na zatoce Fińskiej żegluga pozostaje zamknięta aż do Kotki i Helsingforsu włącznie, jednak w Barösundzie utrzymuje się kanał dojazdowy w lodzie. W Hangoe drobna kra, żegluga bez przeszkód. Do Abo cienka powłoka lodowa, port dostępny tylko dla statków z silnemi maszynami. Uto i Marienhamn wolne od lodu. Do Raumo, Vasklot, Rafsö i Mäntyluoto już wprowadza łamacz lodu. Dalej ku północy żegluga pozostaje zamknięta. Do Rafsö żegluga jednak będzie możliwa z oczyszczeniem rzeki Kumo, prawdopodobnie w końcu miesiąca.

Na szwedzkim brzegu żegluga bez przeszkód aż do Gefle. Do Gefle wprowadza przez północny dojazd łamacz lodu. Dalej ku północy żegluga jeszcze pozostaje zamknięta.

Dźwigi
Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa

W Gdyni na molo południowem powstać ma w jesieni olbrzymia wywrotnica mostowa dla węgla Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa, która unosić będzie w górę całe wagony z węglem i wyspywać ich zawartość do ładowni statków.

Lecz jeszcze wcześniej bo teraz na wiosnę staną dwa dźwigi portalowe, tegoż towarzystwa, mogące nie tylko wyładowywać na statki węgiel, lecz również ładować ze statków rudę.

Nośność tych kranów dla węgla będzie pięcotonowa, dla rudy siedmiotonowa.

Parę dni temu niemiecki parowiec Continental przywiózł kilkadziesiąt ton szyn na fundament, jak pod te dźwigi portalowe, tąk też i pod wywrotnicę.

Wobec bliskiego terminu ustawienia dwuch kranów portalowych widz nieuprzedzony nie uwierzy, że w tem miejscu, gdzie w chwili obecnej jeszcze niczego niema, za parę tygodni będzie pracował jeden z kranów, a wkrótce po nim drugi.

Otóż tajemnicą wyjaśniającą ten stan rzeczy jest fakt montowania dźwigów tych nie w Gdyni, na molo lecz na stoczni Gdańskiej, przyczem Stocznia montuje równolegle oba krany. Po zmontowaniu krany zostaną przyholowane do Gdyni oryginalnym sposobem:

Stutonowy pływający dźwig Stoczni Gdańskiej podniesie zmontowany na nabrzeżu kran gdyński i ustawi na pontonie, przycumowanym do dźwigu pływającego.

Następny dźwig pływający wraz z pontonem i kranem na nim, podtrzymywanym jednocześnie przez dźwig pływający, zostaną odcholowane do Gdyni.

Tu po wewnętrznej stronie molo południowego dźwig pływający z pontonem przybiją do miejsca ustawienia i dźwig pływający zdejmie kran z pontonu, ustawiając go na przygotowane zawczasu szyny na nabrzeżu.

Wobec jednoczesnego montowania obu kranów na Stoczni Gdańskiej dostawa pierwszego nieco się opóźni, zato drugi kran stanie wcześniej niż przewidywano.

Pierwszy kran będzie uruchomiony około 15-go maja, drugi zaś około 1-go czerwca.

Uruchomienie kranów nie tylko może podnieść eksport węgla przez Gdynię o 100 000 ton miesięcznie, lecz również umożliwić zapowiadający się już w bliskim czasie import przez nasz port rudy żelazne.

Kronika Bałtycka

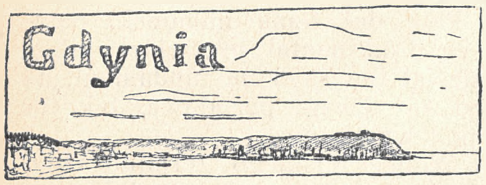
Jak dotąd do litewskiej floty liczono statki należące do obwodu Kłajpedy i raczej zewnętrznie uchodzące za litewskie. Obecnie podniesiono banderę na parowcu „Lydys", który ma być pierwszym statkiem litewskim linji Kłajpeda—Gdańsk—Szczecin. Parowiec ten 8-go przybył do Kłajpedy ze Szczecina, 10-go zaś udał się w powrotną drogę. W Kłajpedzie statek był oczekiwany z powrotem 22-go. Po drodze „Lydys" będzie zawijał do Gdańska, dotąd jednak w Gdańsku nie był.

Przypisek redakcji: Przypuszczamy, iż w miarę uregulowania stosunków polsko-litewskich parowce tej linji będą zawijać do Gdyni, tracąc na tem znacznie mniej czasu. Jak wiadomo motorowce niemieckiej linji Piława—Szczecin zawijają latem nie do Gdańska lecz do Sopotu, wygrywając przez to ogromnie na czasie.

Do Sopotu jednak zawijanie w zimie jest niemożliwe z powodu słabego osłonięcia i braku właściwego portu.

Tymczasem Gdynia w zimie tak samo jest pewna i łatwo dostępna, jak latem, a załatwianie statku pasażerskiego może być jeszcze szybsze niż w Sopotach, a przytem lepsze, bo istnieje tor kolejowy przy miejscu przybijania statków.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Roboty portowe w Gdyni.

Od czasu rozpoczęcia sezonu budowlanego b. r. budowa portu już zrobiła wielkie postępy: długość łamifali jest doprowadzoną do 920 mtr., w zachodniej części basenu wykończono 1 400 mtr. nabrzeża i zarefulowano (czyli pokryto dno piaskiem)wielką część przestrzeni terenu torfowego w połud.-zachodniej części, która była wybagrowana w jesieni.

Został pogłębiony kanał dający dostęp statkom do końca basenu przy łuszczarni ryżu, do której został postawiony 14 bm. ang. parowiec „Keats".

Na molo południowem przeprowadza się obecnie dwa dodatkowe tory, pod dźwigami. Polsko-Skandynawskie Towarzystwo prowadzi intensywnie prace przy fundamentach pod swe dźwigi.

Montowanie pierwszego dźwigu nieco się opóźni, zato drugi dźwig będzie uruchomiony prawie jednocześnie z pierwszym.

Pracy tej częściowo nie widać, gdyż krany montowane są na Stoczni Gdańskiej, skąd zostaną przetransportowane morzem do Gdyni.

Projekt rozbudowy portu w kierunku południowym.

Jak wiadomo zapowiada się rozwój portu w rozmaitych kierunkach, jak to w kierunku ładowania i składowania towarów importowych, eksportowych, masowych i drobnicowych, strefy wolnej, importu ryby, ruchu pasażerskiego itd. Pierwotny projekt portu został wobec tego rozszarzony na część znajdującą się pomiędzy molo południowem i leżącą poza portem przystanią pasażerską.

Istniał już prowizoryczny projekt rozbudowy portu w tym kierunku który obecnie uległ pewnym zmianom.

Po dokonaniu już załamania linji falochronu, będzie on od molo południowego dalej ciągnąć się równolegle do brzegu istniejącego w odległości pół km. od niego.

Za rozszerzonem molo południowem ma powstać „basen południowy", za nim „molo rybackie". Po drugiej stronie jego powstanie basen PP. Żeglugi Polskiej, drugą stronę którego tworzyć będzie istniejąca przystań pasażerska, odpowiednio przebudowana, przy której się znajdzie przystań żeglugi przybrzeżnej i port dla klubów yachtowych.

Ten najnowszy projekt obecnie jest w opracowaniu w Ministerstwie Przem. i Handlu przyczem Ministerstwo przeprowadza go w ten sposób, ażeby przy połączeniu kolejowem ominąć przylegającą część miasta, w celu uniknięcia wywłaszczenia gruntów prywatnych, o ile to będzie możliwe.

Plan ruchu wycieczkowego i przybrzeżnego.

P. P. „Żegluga Polska" ukończyła budowę nowej, rozszerzonej przystani pasażerskiej w Gdyni, co niewątpliwie uprzyjemni pasażerom spacer na pomoście w oczekiwaniu statku.

Program żeglugi przybrzeżnej w roku bieżącym jest podzielony na 3 okresy: w pierwszym do 20 czerwca będzie kursować par. „Hanka", po tym terminie wejdzie na linję znany publiczności i przebudowany s. s. „Gdańsk", od 1-go zaś lipca zaczną kursować nowowybudowane w Anglji na stoczni Palmers'a luksusowe parowce „Wanda" i „Jadwiga". Prawdopodobnie jeden ze statków pozostanie na linji na przyszłą zimę. Wycieczkom zbiorowym składającym się niemniej niż z 30-tu osób, przy przejazdach przybrzeżnych Dyrekcja będzie udzielała znacznych ulg, co zachęci stowarzyszenia, kluby, związki młodzieży, sportowe i t. p. do zwiedzenia polskiego wybrzeża.

Statki „Gdynia" i „Gdańsk" obecnie kompletują załogę i w końcu kwietnia będą gotowe do podróży zagranicznych, które w ciągu maja i w pierwszej połowie czerwca będą organizowane przez Dyrekcję po bardzo niskich cenach, o ile zbierze się od 75 do 100 pasażerów. Zamówienia na takie wycieczki już napływają. Pierwsza (Gimnazjum Państwowego im. Hetm. Żółkiewskiej w Płocku) odbędzie się już w końcu kwietnia, oraz w maju wycieczka urzędników Min. Przemysłu i Haudlu i inne. Ze względu na zbędność paszportów zagranicznych na wycieczki organizowane przez P. P. „Żegluga Polska", są, one doskonałą okazją odbycia podróży zagranicznej tanio i niekłopotliwie.

Pierwsza wycieczka programowa odbędzie się na Zielone Świątki do Kopenhagi i Elsinore (od 24 do 30 maja), potem do Kopenhagi i Rönne, Visby i Sztokholmu. Program i ceny wysyła P. P. „Żegluga Polska" (Gdynia tel. 93) oraz udziela wszelkich informacji na każde żądanie.

Ruch Gdyni w I-szej dekadzie kwietnia.

Według statystyki urzędowej w pierwszej dekadzie kwietnia zawinęły do portu 24 parowce o łącznej ładowności 24.997 ton rej. netto, w tej liczbie 2 polskie, 10 szwedzkich, 4 niemieckie, 2 angielskie, oraz po 1 francuski, estoński, duński, norweski, łotewski i gdański.

Maklerami tych statków byli: Polsko-Skandyn. (9 statków,) Pam (6), Reinhold (3), Hartwig (2). Żegluga Polska (2), Speed (1), Cie Generale Transatl. (1).

Wśród statków na wejściu 21 było próżnych, 1 z pasażerami i towarem(20 pas. i 5 t. drobnicy), 1 z ryżem (6,200 t. ryżu) i 1 z tomasówką (550 t.) 11 z tych statków przybyło z portów szwedzkich, 2 z duńskich, 2 z niemieckich, 2 z norweskich, oraz po 1 z portów Belgji, Francji, Łotwy, Litwy, Holandji, Birmy i z Gdańska.

Odpynęło w pierwszej dekadzie miesiąca 19 parowców, w tej liczbie polskich 1, szwedzkich 7, niemieckich 5, norweskich 2, angielskich, francuskich, łotewskich i gdańskich po 1. Próżnych statków na wyjściu nie było. Z węglem opuściło port 17 statków, z resztą ładunku tomasówki 1, z pasażerami 1 (60 pasażerów do Havru). Węgla wywieziono 36,597 t., w tem 1.444 t. węgla statkowego. Ze statków na wyjściu 10 udało się do portów Szwecji, 2 do Danji, 2 do Norwegji, oraz po 1 do Niemiec, Belgji, Francji, Finlandji i do Gdańska.

Ruch portu gdyńskiego za ostatni tydzień

W ostatnim tygodniu (11-go do 17-go kwietnia) weszło do portu 12 parowców o łącznej ładowności 11,271 ton rej. netto, w tej liczbie duńskich 3, szwedzkich 2, norweskich 2, łotewskich 2, francuski 1, W stanie próżnym zawinęło 9 statków, z pasażerami i winem 1, z saletrą 1, z szynami żelaznemi 1.

Opuściło port w tygodniu 15 parowców o łącznej ładowności 14,368 ton rej. netto, w tej liczbie polski 1, szwedzkich 4, duńskich 3, niemieckich 2, angielskich, francuskich, estońskich norweskich, łotewskich po 1.

Wśród statków na wyjściu były: 1 z pasażerami, 12 z węglem, 1 z resztą ładunku.

Na wejściu zanotowano 1 pasażera, 576 t. saletry, 61 t. szyn kolejowych i 8 t. wina, — na wyjściu 190 pasażerów, 28.451 t. węgla, w tem 1165 t. węgla statkowego.

Ubiegły tydzień wykazuje zmniejszoną liczbę statków na wejściu, na co wpłynął w głównej mierze silny wiatr północno-wschodni panujący w początku sprawozdawczego tygodnia, a który utrudniał niezmiernie statkom wejście do portu i ładowanie węgla. Pomimo to jednak liczba wywiezionego węgla nieznacznie tylko odbiega od liczby tygodnia poprzedniego, a wzmożony obecnie ruch statków tę lukę w liczbie miesięcznej z pewnością wypełni.

Podniesienie krypy węglowej i remont „Hanki“ na Stoczni Gdyńskiej.

Stocznia Gdyńska S. A. znana pod nazwą „Nauta” rozwija się pomyślnie w Gdyni. W ostatnim czasie stocznia wykończyła remont parowca „Hanka“, oraz podniosła zatopioną w zimie podczas burzy krypę węglową Polsko Skandynawskiego Towarzystwa, która zajmowała miejsce przy molo południowem. Po podniesieniu krypa została wyciągnięta na brzeg w dogodnem miejscu, dla naprawy.

Statki oczekiwane w Gdyni.

Parowiec Kompanji Transatlantyckiej „Virginie“ odpłynął 14-go z Havru z przeznaczeniem do Gdyni, mając dla naszego portu 17 ton drobnicy. Oczekiwać jego przybycia należy około 20 bm.

Awizowany do portu gdyńskiego par. Ragunda natomiast nie przybędzie, udając się wprost do Gdańska.

Parowiec „Keats“ wyładowuje się już przy łuszczarni.

O godz. 3 po południu 14-go parowiec „Keats” został już podprowadzony do magazynu nowozbudowanej łuszczarni ryżu w zachodnim końcu basenu.

Magazyn łuszczarni jest na tyle wykończony, że może przyjąć resztę ładunku tego parowca, który część ładunku już był wyładował przy rządowym magazynie, a następnie przy stanowisku 11—12 w basenie wewnętrznym.

Stanowisko № 13 przy łuszczarni ryżu ma długość 150 metrów i może nawet przyjąć swobodnie dwa mniejsze statki. Nadbrzeże jest tu kompletnie wykończone, a nawet istnieją wygodne podwójne granitowe schody dla wsiadania na mniejsze statki w ruchu portowym.

Słowem kierownictwo budowy portu dobrze pamiętało o terminie przybycia tego wielkiego parowca.

Parowce „Gdynia“ i „Gdańsk“ wracają do Gdyni.

Parowce pasażerskie Żeglugi Polskiej „Gdańsk” i „Gdynia” przybędą wkrótce z Gdańska do Gdyni i staną w basenie wewnętrznym.

Opuszczają one Stocznię Gdańską, gdzie były na zimowisku i gdzie przeprowadzono wszystkie niezbędne przeróbki.

Oba parowce będą więc wkrótce gotowe do żeglugi.

Wycieczka czechosłowacka w Gdyni.

17 bm. zwiedziła Gdynię wycieczka akademików czeskich, przybywając tu koleją, gdyż wobec silnego wiatru północnego projektowana podróż z Gdyni do Gdańska na „Ursusie” się nie odbyła. Dla gości urządzone było przyjęcie w Urzędzie Marynarki Handlowej, a następnie, mimo wiatru o sile do 8 stopni odbyto spacer na „Ursusie” po porcie i zatoce.

Tak wczesna wycieczka — pierwsza jaskółka wśród zapowiadających się licznie wycieczek tego roku jest odgłosem coraz większego zainteresowania Czechosłowacji dla naszego wybrzeża morskiego.

Szwedzki konsulat w Gdyni

Na konsula szwedzkiego w Gdyni upatrzony został dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego inż. Napoleon Korzon. Konsulat ma być zupełnie niezależny i równorzędny do konsulatu w Gdańsku, z zakresem działania znacznie szerszym, bo rozciągającym się na województwo pomorskie.

Dyr. N. Korzon jest szeroko znanym z okresu, gdy jako naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej przyczynił się wysoce do sprawnego i szybkiego opanowania rynku skandynawskiego przez węgiel polski dwa lata temu. Obecnie kieruje sprawami firmy, wywożącej 80 proc. naszego eksportu węglowego do Szwecji.

Ustawienie nowego kranu w Gdyni.

Parowiec Continental przywiózł z Kolonji 61 t. maszyn dla konstrukcji kranów Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa (Polskarobu) w Gdyni. Pierwszy kran portalowy ze zmiennym wysięgiem ma być według umowy uruchomiony już 23-go kwietnia.

Drugi basen wewnętrzny w Gdyni.

W projekcie dalszych robót w Gdyni przewiduje się budowa kanału do mającej powstać dużej stoczni. Od wejścia do tego kanału pobudowane być może odgałęzienie jako drugi basen wewnętrzny, równolegle do pierwszego. Istnieje wersja, iż basen ten będzie budowany przy udziale Czechosłowacji na prawach portu wolnego dla Czechosłowacji.

Przyszłe wyposażenie basenu wewnętrznego w Gdyni.

Podczas gdy przystanie molo południowego pozostają do przeładunku węgla i rudy, brzegi basenu wewnętrznego i wejście do niego przeznaczone są w planie budowy portu zatwierdzonym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu dla przeładunku towarów importowych i eksportowych, drobnicowych oraz opakowanych w workach lub beczkach, jak np. cement, śledzie, cukier, nawozy sztuczne. Dla tego celu nabrzeża wyposażone muszą być w inne urządzenia do przeładunku mechanicznego, niż nabrzeża dla towarów masowych.

Krany tu stosowane, podobnie jak we wszystkich nowoczesnych portach przeładowujących wielkie ilości tych towarów jak np. Antwerpja, Londyn, Hamburg, Kopenhaga, Amsterdam podnosić będą mniejsze ładunki niż krany dla masowego towaru, mając udźwig nie ponad 3 tony.

Krany stosowane w Gdyni na nabrzeżach basenu wewnętrznego będą miały $2^1/_2$ tony i $1^1/_2$ tony siły nośnej.

Minister Przemysłu i Handlu już podpisał ze Stocznią Gdańską umowę na wykonanie 8-u elektrycznych kranów, które staną przy wewnętrznym basenie.

4 z tych kranów stanie w przedłużeniu linji hangaru rządowego przy stanowiskach 11 i 12 i dalej w głąb basenu, przy czem 2 stanie przy łuszczarni ryżu, a 2 od strony dworca przy mającym tu powstać magazynie rybnym.

Magazyn ten będzie służył celom importu śledzi, a zaprowadzenie jego łączy się poniekąd ze sprawą własnych połowów morskich na morzu Północnem oraz dowożeniem ryby solonej i świeżej do Gdyni.

Wszystkie zamówione żórawie będą poruszane elektrycznie, o konstrukcji wypadowej, nieco odmiennej od kranów Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa na molo południowem.

Część kranów będzie uruchomiona jeszcze w jesieni roku bieżącego, reszta z początkiem przyszłego roku.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień.

Zastój wczesnego przedwiośnia już minął, jak widać bezpowrotnie. Przybyło do portu 148 statków morskich, w tej liczbie 95 parowców, 2 motorowce, 2 holowniki, 47 żaglowców z mot. pomocniczym, 1 żaglowiec, 1 statek cysternowy. W stanie próżnym przybyło 59 statków, z drobnicą 19, z żytem 16, z pszenicą 12, z żelastwem 12, ze świeżą rybą 11, z pasażerami i drobnicą 6, z rudą żelazną 3, ze zbożem 2, oraz po 1 z resztą ładunku tomasówki, kamieniem, saletrą, śledźmi, olejem, samochodami, amunicją, smołą. — Rudy przeładowano na kolej 9,900 t., złomu 10,150 t., nawozów sztucznych 1,445 t., innych towarów 9,543 t.

Wyszło z portu 137 statków, w tej liczbie z węglem 48, próżnych 21, z drobnicą 20, z drzewem 19, z pasażerami i drobnicą 7, z melasą 4, z cementem 3, z drzewem i drobnicą 5, oraz po 1 z podkładami, solą,

solą potasową, cukrem, jęczmieniem, makuchami, częściowym ładunkiem drobnicy, resztą ład. samochodów, resztą ład. tomasówki i pod balastem. — Z kolei wyładowano na eksport 94,300 t. węgla, 1,009 wag. drzewa, 99 wag. zboża, 15 wag. cukru i 976 wag. innych towarów.

Uwaga: Powyższe dotyczy drugiego tygodnia kwietnia.

Ruch portu gdańskiego w trzecim tygodniu kwietnia.

Ruch w porcie gdańskim pozostaje nadal ożywiony. Przybyły do portu w ostatnim tygodniu 143 statki morskie, w tej liczbie 123 parowce, 1 motorowiec, 2 holowniki, 2 lichtugi morskie i 15 żaglowców z motorem pomocn.

Wśród statków tych w stanie próżnym przybyło 80, z drobnicą 26, z żelastwem 6, z pasażerami i drobnicą 5, z pszenicą 5, z rudą żelazną, fosfatami, zbożem po 3, z kamieniem, drzewem, żytem, świeżą rybą — po 2, z żużlem żelaznym, brykietami żelaznemi, z amunicją, pasażerami i drobnicą, z próżnemi beczkami — po 1.

Przeładowano w imporcie w ciągu tygodnia ze statków na kolej 7,097 ton rudy żelaznej, 12,405 ton żelastwa, 8,257 ton nawozów sztucznych, 5,454 ton innych towarów.

Wyszło w tygodniu z portu 119 statków morskich, w tej liczbie z węglem 39, z drzewem 21, z drobnicą 18, próżnych 16, z pasażerami i drobnicą 7, z drzewem i drobnicą 4, z melasą 4, oraz po 1: z węglem i drzewem, z resztą ładunku fosfatów, z cementem, z cukrem, ze zbożem i cukrem, z pszenicą, z resztą ładunku śledzi, ze sztabami żelaznemi, z parafiną i ze spirytusem.

Węgla przeładowano w tygodniu z kolei na statki 92.473 ton, drzewa 1,478 wagonów (na statki i składy), zboża 31 wag., innych towarów 889 wagonów, cukru nie wyładowywano z kolei wcale.

Pod względem ruchu towarowego ubiegły tydzień uważać można za normalny. Eksport węgla, wbrew alarmującym pogłoskom, utrzymuje się na wysokim poziomie, to samo dotyczy drzewa. Import powoli się zwiększa.

Ze Stoczni Gdańskiej.

Dnia 10 go bm. został spuszczony na wodę statek boczno-kołowy, zbudowany dla ruchu pasażersko-towarowego na Wiśle, pomiędzy Warszawą a Toruniem.

Prace około budowy dwóch pierwszych statków, z serji dziesięciu, na rachunek norweskiego towarzystwa żeglugi Goenissen, są już w pełnym toku. Materjał zamówiony w przeważnej części w Syndykacie Polskich Hut, spodziewany jest w najbliższym czasie. Hellingi przygotowane są już do założenia statków, które nastąpi w przeciągu kilku dni. Statki te mają posiadać nośność po 3500 t. D. W. każdy.

Rozbiórka starych okrętów na złom jest w pełnym toku. „Stocznia Gdańska” przejęła całkowicie dostawę złomu okrętowego dla „Centrali Zakupu łomu” przy „Polskim Syndykatem Hut Żelaznych” w Warszawie, rozwiązując umowę z dotychczasowym wspólnikiem, firmą: Hecht-Moskowitz z Berlina. Dotychczas zostały rozebrane następujące statki:

1. Niemiecki „Rivera” 6560 R. T. Br.,2. francuski „Ville de Nantes” 1356 R. T. Br.,3. łotewski „Austra” 457 R. T. Br., 4.francuski „Capafric” 4120 R. T. Br., czyli razem 12493 t. Br.

Obecnie jest w stadjum rozbiórki statek francuski „Amiral Fourichon” o 5054 R. T. Br. budowany w roku 1902.

W dokach Stoczni Gdańskiej znajduje się statek włoski „Maria Teresa” którego naprawa uszkodzonego dna i wiązań bocznych, z powodu wyrzucenia go podczas burzy na wybrzeżu pomorskiem, jest już na ukończeniu. Pozatem w naprawie jest szereg statków, z których największy „Ekwator” odnawia Stocznia „Schichau”, w doku wynajętym od Stoczni Gdańskiej.

Strejk w drukarniach gdańskich.

20-go wybuchł strejk w drukarniach gdańskich, zapowiadający się na dłużej. Przestały wychodzić wszystkie gazety w języku niemieckim, podające wiadomości o ruchu portowym.

Przyholowanie gdańskiego parowca „F. G. Reinhold“.

Gdański parowiec „F. G. Reinhold, wożący przeważnie drzewo z Gdańska do Antwerpji lub Gandawy, został przycholowany 13. 4. do Gdańska przez niemiecki holownik Parnas. Parowiec F. R. Reinhold został przyholowany aż z Antwerpji, gdzie przy wejściu do portu zderzył się na Skaldzie z niemieckim parowcem Ursula i doznał bardzo poważnych uszkodeń. Parowiec Ursula wyszedł ze zderzenia bez szwanku, natomiast „F. G. Reinhold”, nieczynny już od dwóch tygodni, będzie musiał odbyć gruntowną naprawę na jednej z stoczni gdańskich. Zderzenie było tak poważne, że statek nie zatonął jedynie dzięki osadzeniu jego na mieliźnie Skaldy. Kil statku został uszkodzony. Zniszczeniu uległ również ładunek parowca (drzewo i drobnica).

Wisła nie wyleje.

W Orędowniku Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku Nr. 3 z dnia 14 kwietnia ogłasza się, iż „Żywa Wisła na obszarze Wolnego Miasta Gdańska została znowu otwarta dla żeglugi. Zwraca się jednak uwagę na to, że należy się jeszcze ewentl. liczyć z wiosennym podniesieniem się stanu wody na Wiśle, który częściowo spowodować może przerwę w żegludze.”

Stwierdzić tylko możemy, że ani podniesienie się stanu wody na Wiśle, ani tembardziej przerwa w żegludze na dłuższy okres czasu się nie zapowiada. Redakcja Orędownika poprostu zapomniała skreślić wiadomość, ułożoną jeszcze w marcu.

Śluza Einlage zamknięta na 6 tygodni.

16-go została zamknięta na przeciąg sześciu tygodni dla przeprowadzenia gruntownego remontu szluza Einlage, znajdująca się pod zarządem Rady Portu w Gdańsku. W tym czasie szluzowanie odbywać się będzie przez sąsiednią szluzę dla tratew, która jednak jest prawie o metr węższa, mając prześwit 11,50 mtr. Kilka statków z naszego taboru rzecznego, mianowicie największe berlinki Warsz. Towarzystwa Żeglugi i B-ci Nobel, zostanie odciętych na ten okres od portu gdańskiego.

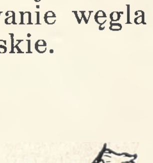
Szluza Einlage nie była remontowaną od r. 1908. Zamyka ona Martwą Wisłę (Leniwkę) od strony Żywej Wisły, stanowiąc wschodnią granicę portu gdańskiego w najszerszem znaczeniu, gdyż właściwy port kończy się tuż za mostem Breitenbacha, najdalej zaś przy Plehnendorf.



Uruchomienie portu w Tczewie.

Nieczynny od dłuższego czase port T-wa Wista-Bałtyk w Tczewie przygotowuje się do przeładunku węgla na statki. Tory są podbijane na całej długości przystani, a główny przenośnik elektryczny dla węgla zaopatrzony jest w udoskonalenie, pozwalające ładować przy jego pomocy również gruby węgiel.

W najbliższym czasie rozpocznie się tu ładowanie węgla na berlinki i statki morskie.



RYBACTWO MORSKIE.

Porty rybackie.

Ogólny plan i jego wykonanie.

Wnioski XIV Kongresu Żeglugi w Kairze

1. Port rybacki jest to port handlowy, w którym załadowuje się towar szczególniej łatwo się psujący, który z tego powodu wymaga odpowiednich urządzeń i wyposażenia.

Porty rybackie mogą być podzielone na dwie kategorje:

Porty dalekich połowów (połowy na wielkich morzach).

Porty małych połowów (połowy przybrzeżne).

Urządzenie wspólne dla wszystkich portów rybackich.

2. Porty rybackie winny być zaopatrzone w odpowiednie urządzenia jako to: nadbrzeża wyładunkowe, równie pochyłe do lądowania dla statków rybackich, szopy dla sprzedaży, układania w skrzynie, wysyłania ryb i miejsca dla urządzenia fabryk lodu, zakładów dla wędzenia i solenia, fabryki dla użytkowania odpadków z ryb, tereny dostateczne dla suszenia i reperacji sieci rybackich.

Po za tem winny posiadać odpowiednio urządzone miejsca do opatrunku części podwodnej statków. Ich wielkość określa się przez wymiary statków, zwykle nawiedzających port.

Port rybacki, a w szczególności port dla małych połowów winien się nadawać jako port schronisko. Winien mieć dostateczne wymiary, by móc w razie potrzeby pomieścić również statki, nie przynależne do portu, które będą zmuszone szukać w nim schronienia.

Porty rybackie dalekich połowów.

3. Tworzenie lub rozwijanie portów rybackich dalekich połowów winno być przez władze publiczne rozpatrywane z punktu widzenia całokształtu interesów reszty kraju.

Przyjmując pod uwagę położenie wielkich ośrodków spożycia należałoby mieć na względzie taki rozkład portów rybackich, któryby zabezpieczał przenikanie produktów połowów do całego terytorjum kraju w minimum czasu.

Przystanie mogą być urządzanie czy to w basenach stale przystępnych czy też w basenach przypływowych.

W każdym razie mają się składać z budowli lekkich (drzewo lub żelbeton). Głębokość przy tych budowlach winna się zbliżać, przynajmniej przez dość długi czas, do 5 metrów poniżej poziomu odpływu.

Wyposażenie portów dalekich połowów przeznaczone dla użyteczności publicznej winno się składać z urządzeń najbardziej udoskonalonych, ażeby wyładunek, przygotowanie i wysyłanie ryb mogło być załatwione w minimum czasu i przy minimum manipulacji.

Połączenie kolei z portem rybackim winno być najstaranniej urządzone. Niezbędne jest doprowadzenie torów bezpośrednio do magazynów ekspedycyjnych i zawarcie z zarządem kolei układu mającego na celu szybki wywóz ryb. Poza tem wydaje się dogodniejszem nie układać żadnego toru pomiędzy magazynami i linją wyładunkową nadbrzeża.

Porty rybackie połowów przybrzeżnych.

4. Ilość portów rybackich połowów przybrzeżnych nie określa się według potrzeb gospodarczych całego kraju.

Wskazują ją warunki i środki miejscowe, bliskość ław piaszczystych na morzu i łatwość zbytu w pewnym ograniczonym rejonie produktów połowów.

Pożądane jest, ażeby te porty były położone w sferze, w której nie zagraża zanieczyszczenie wody przez oleje i inne materjały szkodliwe.

Porty małych połowów wymagają daleko skromniejszych urządzeń, niż porty dla połowów odległych.

(Dla wypadków specjalnych na wybrzeżach bardzo płytkich i ławach odległych, — można z pożytkiem przyjmować pod uwagę budowę portów schronisk na sztucznie usypanych wysepkach).

Przystanie winne być możliwie prostego typu.

Wybór i rozmieszczenie niezbędnych dla portu urządzeń należy pozostawić inicjatywie prywatnej.

Połączenie z koleją portów rybackich połowów przybrzeżnych nie jest niezbędne, jak również urządzenie przystani dostępnych przy każdym stanie przypływów.

Na ogół dostęp do portu przy stanie średnim (pomiędzy przypływem i odpływem winien być dostateczny.

(Według sprawozdania delegata Polski inż. T. Tillingera).

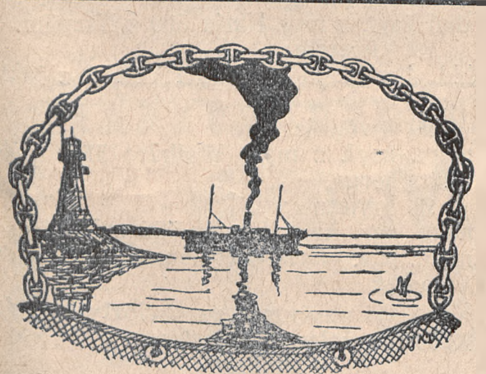
Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

13 kwietnia:
duń. żagl. z mot. **Agnes** 16 z Helu.
14 kwietnia:
duń. żagl. z mot. **Haabet** 7 z Kjertemünde.
19 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Reinhold** 7 z Svaneke
22 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Sturmvogel** 6 z Słupska.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

19 kwietnia:
niem. par. **Cereal** 310 z Lowestoftu.





Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

11 kwietnia:
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Aarhus.
12 kwietnia:
szw. par. **Regulus** 492 do Otterbäcken.
ang. par. **Akenside** 1139 do Gandawy.
duń. par. **Vera** 721 do Oslo.
13 kwietnia:
niem. par. **Fricka** 1584 do Gefle.
est. par. **Kalev** 1104 do Drammen.
14 kwietnia:
szw. par. **Cecil** 776 do Halmstadu.
pol. par. **Katowice** 1 108 do Göteborga.
16 kwietnia:
duń. par. **Paris** 900 do Rygi.
szw. par. **Hera** 820 do Helsingforsu.
duń. par. **Bretland** 1235 do Kopenhagi.
18 kwietnia:
łot. par. **Kalpaks** 1183 do Rygi.
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1125 do Aarhus.
norw par. **Solaas** 786 do Arendalu.
19 kwietnia:
szw. par. **Sten Sture** 524 do Falkenbergu,
niem. par. **Algeba** 1267 do Gefle.
łot. par. **Krivs** 823 do Ekenäs.
szw. par. **Otis** 760 do Trelleborga.
20 kwietnia:
niem. par. **Elektra** 797 do Ekenäs.
niem. par. **Franz Rudolf** 845 do Bantholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 44.579 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

12 kwietnia:
norw. par. **Balder** 679 do Vallö,
niem. par. **Marie Ferdinand** (ex Elsa Zeik) 731 do Rouen,
niem. par. Edith Schröder 355 do Helsingöru.
szw. żagl. z mot. **Isolda** 66 do Halden.
13 kwietnia:
łot. par. **Velta** 1382 do Rygi,
szw. par. **Robert** 1604 do Sztokholmu,
niem. par. **Spica** 869 do Sztokholmu.
14 kwietnia:
norw. par. **Lövaas** 1126 do Drammen,
duń. par. **Hafnia** 1159 do Kopenhagi,
łot. par. **Kandava** 1170 do Rygi,
15 kwietnia:
duń. par. **Vendia** 627 do Odense,
niem. p. **Altenfelde** 1 495 do Göteborga,
duń. par. **Victoria** 1160 do Kopenhagi,
szw. par. **Robur** 577 do Sztokholmu.
16 kwietna:
szw. żagl. z mot. **Fulton** 76 do Malmö,
szw. żagl. z mot. **Svan** 87 do Simrishamnu,
szw. par. **Indus** 358 do Saxköpingu.
17 kwietnia:
szw. par. **Gundborg Segrell** 844 do Rouen,
norw. par. **Bruse** 1009 do Skien.
18 kwietnia:
szw. mot. **Skoghalsverken** 294 do Porsgrundu,
duń. par. **Belgien** 1616 do Odense,
niem. par. **Hildegard** 770 do Christiansundu,
niem. p. **Argus** 483 do Waldemarsvick,
szw. par. **Liana** 984 do Frederikstadu,
szw. par. **Thure** 295 do Svendborga,
grecki **par. Elesterios K. Venizelos** 2546 do Wenecji,
szw. par. **Kajsa** 729 do Karlskrony,
duń. par. **Asgard** 1448 do Rönne,
norw. par. **Gyda** 934 do Halden.
niem. par. **Marianne** 609 do Hamburga (i z drzewem),
szw. par. **Allan** 541 do Göteborga,
niem. par. **Moskau** 365 do Dröbak.
19 kwietnia:
niem. par. **Schleswig** 478 do Haderslevn,
pol. par. **Robur II** 798 do Oxelösundu,
szw. par. **Magnar** 648 do Sztokholmu,
hld. par. **Beyerland** 865 do Rotterdamu,
fr. par. **Capitaine Henri Rallier** 1661 do Dieppe.
szw. par. **Ragunda** 975 do Sztokholmu,
niem. par. **Tip** 765 do Moss,
norw. par. **Sarpen** 1100 do Sarpsborga,
duń. par. **Bothal** 1223 do Kopenhagi,
szw. par. **Gudrun** 452 do Kalmaru,
niem. ż. z mot. **Argonant** 56 do Kirkenaes,
szw. ż. z mot. **Vindy** 84 do Sarpsborga.
20 kwietnia:
norw. par. **Rendal** 1176 do Oslo,
hld. ż. z m. **Neptunus** 288 do Svendborga,
łot. par. Consuls P. Danebergs 1744 do Rönne,
szw. par. **Borg** 948 do Kopenhagi,
duń. par. **Ossian** 894 do Sztokholmu,
niem. par. **Reinhart** 541 do Sztokholmu,
łot. par. **Bartava** 461 do Lipawy,
niem. par. **Elsfleth** 275 do Lipawy,
niem. par. **Kurland** 262 do Lipawy,
niem. par. **Nordafrika** 1242 do Lipawy,
niem. par. **Ragnar** 434 do Svendborga.
21 kwietnia:
szw. par. **Annie** 780 do Kopenhagi,
szw. ż. z m. **Primo** 326 do Halmstadu.
22 kwietnia:
norw. par. **Gundrid** 748 do Oslo,
szw. par. **Arnold Bratt** 797 do Sztokholmu,
duń. par. **Scotland** 1015 do Kopenhagi,
niem. par. **Ursula Fischer** 1598 do Göteborga,
niem. ż. z mot. **Christina** 66 do Sztokholmu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Stege,
niem. par. **Warnow** 551 do Havru,
duń. par. **Victoria** 1160 do Kopenhagi,
duń. ż. **Althea** 65 do Kopenhagi,
duń. par. **Simone** 694 do Odense,
niem. par. **Phila** 727 do Oslo,
niem. par. **Dieter Hugo Stinnes** 1 222 do Rouen.

Statki powyższe wywiozły łącznie 125.000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

12 kwietnia:
niem. par. **Brake** 336 do Lubeki,
łot. par. **Hermann** 519 do Gravelines,
niem. par. **Finnland** 246 do Bremy,
gd. par. **Peter von Danzig** 492 do Bonessu.
13 kwietnia:
norw. par. **Bro** 408 do Hullu,
duń. par. **Svava** 697 do Liverpoolu.
14 kwietnia:
niem. par. **Liti Larsen** 349 do Southamptonu,
niem. żagl. z mot. **Wal** 48 do Hamburga,
niem. żagl. z mot. **Dorsch** 61 do Hamburga,
niem. par. **Aeolus** 356 do Hamburga, Elsfleth,
niem. par. **Ilse Reichel** 629 do Dordrechtu,
aust. mot. **Donau** 260 do Odense,
niem. par. **Carl Cords** 498 do Londynu,
pol. par. **Tczew** 344 do Antwerpji (i z tow.),
niem. par. **Georg Zelk** 798 do Birkenhead,
niem. par. **Bavaria** 553 do Gandawy.
16 kwietnia:
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux (i z tow.),
duń. par. **Aalborg** 723 do Londynu,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow.),
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga (i z tow.),
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 do Londynu.
17 kwietnia:
duń. par. **Thyra S.** 705 do Plymouth,
duń. par. **Farö** 277 do Kjöge.
18 kwietnia:
niem. par. **Marianne** 609 do Hamburga (i z węglem),
duń. par. **Lilleborg** 861 do Londynu.
19 kwietnia:
norw. par. **Auguste L.** 740 do Tynedocku,
ang. par. **Minorca** 594 do Tynedocku,
niem. par. **Gisela Schröder** 522 da Garstonu,
ang. par. **Haarlem** 565 do Leith i ze zbożem).
20 kwietnia:
niem. par.**Otto Cords** 494 do Sztokholmu,
hld. ż. z m. **Jacoba** 80 do Tönsbergu,
pol. par. **Toruń**, 1 122 do Rouen.
21 kwietnia:
duń. p. **Vibeke Maersk** 514 do Londynu,
niem. par. **Hoffnung** 220 do Londynu,
duń. par. **Ellensberg** 728 do Londynu,
niem. par. **Swinemünde** 1 160 do Antwerpji.
22 kwietnia:
szw. żagl. **Najaden** 159 do Kilonji,
niem. par. **Lexa** 503 do Southamptonu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 53 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

14 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Alma** 65 do Kłajpedy,
niem. mot. cyst. **Grete Glad** 282 do Vejle.
15 kwietnia:
duń. żagl. z mot. **Erna** 56 do Randersu.
16 kwietnia:
szw. żagl. z mot. **Tund** 79 do Kopenhagi.
18 kwietnia:
niem. par. **Wachtel** 554 do Tallinnu (i ze zbożem).
19 kwietnia:
duń. ż. z m. **Foraldres Minde** 57 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 200 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

13 kwietnia:
niem. par. **Tiefsee** 483 z Plymouth.
14 kwietnia:
niem. par. **Lexa** 503 z Liverpoolu,
niem. par. **Teutonia** 768 z Kopperwerkshamnu.
16 kwietnia:
est. żagl. z mot. **Vega** 265 z Aabenraa.
18 kwietnia:
duń żagl. z mot. **Karix** 320 z Narviku.
19 kwietnia:
hld. żagl. z mot. **Henderika** 151 z Malmö.
20 kwietnia:
niem. żagl. z mot. **Walküre** 57 z Helsingborga.
21 kwietnia:
niem. par. **Anni Ahrens** 538 z Londynu.
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 z Gandawy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 9.200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

12 kwietnia:
niem. par. **Nordafrika** 1242 z Suzy (i z włóknem roślinnem).
15 kwietnia:
niem. par. **Werner Kunstmann** 2379 z Oranu,
pol. par. **Wilno** 1122 z Bony.

17 kwietnia:
szw. par. **Milos** 1853 z Suzy.
22 kwietnia:
niem. par. **Jotunheim** 2432 z Tampy.

Statki powyższe przywiózły łącznie 20.900 ton nawozów sztucznych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

16 kwietnia:
szw. par. **Mercur** 800 z Helsingborga.
18 kwietnia:
szw. par. **Inga** 734 z Gefle.
19 wkietnia:
duń. par. **Spigerborg** 954 z Balangen.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5.700 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy przez port gdański.

12 kwietnia:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
13 kwietnia:
ang. par. **Baltara** 1387 z Lipawy (i z pas.),
fr. par. **Seine** 813 z Bordeux.
14 kwietnia:
ang. apr. **Haarlem** 565 z Leith,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
szw. par. **Sven** 191 z Hangö,
inem. par. **Arcona** 303 z Kłajpedy,
niem. par. **Wachtel** 554 z Middelsborough,
fsk. par. **Equator** 2652 z Buenos Aires.
15 kwietnia:
duń. par. **Hjortholm** 848 z Liverpolu,
niem. par. **Niobe** 363 z Rotterdamu,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
niem. par. **Siegfried** 329 z Szczecina,
niem. par. **Pregel** 196 z Szczecina,
duń. par. **Niord** 382 z Kopenhagi.
16 kwietnia:
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
gd. par. **Hammonia** 658 z Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Continental** 305 z Gdyni.
17 kwietnia:
niem. par. **Jacoba** 351 z Hamburga,
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
ang. par. **Smoleńsk** 1534 z Londynu (i z pas.)
18 kwietnia:
niem. par. **Viktoria** 364 z Bremy,
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo,
ang. par. **Kovno** 1477 z Hullu (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 2390 z Londynu (z amunicją i pasażerami),
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga,
niem. par. **Nereus** 383 z Kolonji,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
niem. par. **Rabe** 556 z Królewca.
19 kwietnia:
niem. par. **Danzig** 575 z Lubeki,
ang. par. **Baltannic** 1034 z Rygi (i z pas.),
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki.
20 kwietnia:
fr. par. **Yainville** 836 z Bordeaux,
niem. par. **Herbert** 183 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2390 z Lipawy.
21 kwietnia:
szw. par. **Iris** 169 z Amsetrdamu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi.
22 kwietnia:
niem. par. **Alwine Russ** 566 z Hamburga,
niem. par. **Erna** 491 z Hamburga,
gd. par. **Prosper** 410 z Antwerpji,
hld. par. **Iris** 401 z Amsterdamu,
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
fsk. par. **Aegir** 457 z Helsingforsu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

12 kwietnia:
niem. par. **Jupiter** 329 do Rygi,
hld. par. **Erato** 367 do Amsterdamu,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
niem. par. **Rabe** 556 do Królewca,
niem. par. **Ellen** 260 do Lipawy,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu,
fsk. par. **Aegir** 457 do Helsingforsu.
13 kwietnia:
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.)
ang. par. **Kolpino** 1465 do Hullu (i z pas.),
ang. par. **Tasso** 2172 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Themis** 382 do Malmö.
14 kwietnia:
niem. par. **Andromeda** 363 do Królecca,
niem. par. **Flora** 196 do Rotterdamu,
niem. par. **Tatti** 344 do Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsoen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. żagl. z mot. **Anders** 55 do Królewca,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
niem. par. **Egeria** 382 do Bremy,
pol. par. **Tczew** 344 do Antweruji (i z drzewem),
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina.
15 kwietnia:
fsk. par. **Mercator** 2695 do Buenos Aires.
16 kwietnia:
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux (i z drewzem),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga (i z drzewem),
duń. par. **Estonia** 3820 do Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Siegfried** 329 do Lipawy.
18 kwietnia:
hld. par. **Odysseus** 606 do Szczecina,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
niem. par. **Niobe** 363 do Bremy,
niem. par. **Pregel** 196 do Kłajpedy,
niem. par. **Continental** 305 do Rotterdamu,
niem. par. **Viktoria** 364 do Królewca,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.),
19 kwietnia:
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Londynu (i z pas.).
niem. par. **Marta** 295 do Helsingforsu.
20 kwietnia:
ang. par. **Smolensk** 1534 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu.
21 kwietnia:
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
duń. par. **Niord** 283 do Ahus,
niem. par. **Cereal** 310 do Rotterdamu,
szw. żagl. z mot. **Merry** 98 do Norrköpingu,
niem. par. **Jacoba** 352 do Amsterdamu,
niem. par. **Herow** 383 do Rouen,
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji,
niem. par. **Danzig** 575 do Tallinnu,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Abo,
norw. par. **Bomma** 468 do Oslo,
szw. par. **Iris** 169 do Göteborga,
niem. par. **Rabe** 557 do Antwerpji,
niem. par. **Leonard** 429 do Hamburga.
22 kwietnia:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (z pasażerami i pocztą).

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
29. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	8. 5.	Estonia	Baltic America Line
14. 5.	„	„ „	22. 5.	Lituania	„
10. 6.	„	„ „	14. 6.	Estonia	„
30. 4.	„ Londynu	„ Londynu	4. 5.	Lituania	Ellerman Wilson-Line
1. 5.	„ Hull	„ Hull	4. 5.	Smolensk	„
7. 5.	„ Londynu	„ Londynu	11. 5.	Kowno	„
8. 5.	„ Hull	„ Hull	11. 5.	Tasso	„
				Kolpino	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
26. 4.	z Le Havre	do Le Havre	27. 4.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
4. 5.	„	„	5. 5.	S. S. Virginie	
11. 5.	„	„	12. 5.	S. S. Pologne	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.